

内陸国と海洋

——内陸国船舶の海洋における航行——

川上 壮一郎

- 一 はじめに
- 二 公海における内陸国船舶の航行
- 三 公海以外の水域における内陸国船舶の航行
- 四 後に残る問題——むすびにかえて

一 はじめに

海洋における船舶の航行に関してこれまでに発表された書籍及び論文の数は多く枚挙するにいとまがない。しかしこれら作品の対象とする船舶の航行は、海を有する国（以下略して沿岸国）の船舶に関するものであって、海を持たない内陸国の船舶の海洋における航行については、ほとんどふれられていない。内陸国問題の世界的権威者の一人である、アメリカ南コネカティカット州立大学のマーチン・グレスナー（Martin Ira Glassner）教授が著した文献目録の最新版（Bibliography on Land-Locked States, Martinus Nijhoff Publishers, 2nd Ed., 1986）をみて、内陸国

船舶の海洋における航行を真正面にとりあげてゐるものはない。もつとも筆者の調べ方が不充分であることから、見落しているものがあるかもしれない。いずれにしてもたとえ発見できても、その数は極く僅かなものであることは確しである。

これは、当然のことといえる。自然の成行として内陸国よりも沿岸国の方が海を利用する機会が多い。従つて海に関する諸事項が、沿岸国の意思によつて決定され、そして沿岸国をめぐる転開されるのも自然の成行といつてよからう。これまでの海洋法の歴史をふり返つてみると、法の形成が、沿岸国、とりわけ主要海洋国の法的確信に基づいてゐることが首肯される。このようなことから、船舶の航行といへば、沿岸国の船舶の航行となつても不自然なことではない。

それでは、海を持たない内陸国が、海洋を航行する船舶を全然もつていないかというところではない。スイスは、現実に三五万トンの商船を保有してゐるし、⁽¹⁾ またブルンディ、チエコスロバキア、ハンガリーといった国々も、保有トン数は少ないけれども商船を保有してゐる。それでは、このような船舶は、海洋において、また外国の港でどのような待遇をうけているのか。内陸国という特殊事情にあることから、内陸国船舶は、特殊の扱いをうけているのか。内陸国の海外貿易が活発になれば、海運も活発になるであらう。多くの内陸国は、自分の商船を持つ必要に迫られようし、また現在商船を保有してゐる内陸国も、保有トン数を増さざるを得なくなつてくるだらう。こうなると、やはり内陸国の船舶の取扱ひということも問題になつてこよう。

本稿は、一九八二年一月ジャマイカのモンテゴ湾で採択された国連海洋法条約の枠組のなかでこの問題に検討を加えるものである。

- (1) 第三次国連海洋法会議第二期(カラカス会期)でのスイス代表の発言より引用。Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Vol. 1, p. 143.
- (2) A. M. Sinjela, Land-Locked States and the UNCLOS Regime, 1983, p. 153.

二 公海における内陸国船舶の航行

(一) 公海自由の原則

公海自由の原則とは、公海⁽¹⁾が、すべての国に開放されており、いかなる国も、公海のどの部分をその主権下におくことはできないという原則である。国際法により公海に右の地位が認められることにより、いずれの国家の船舶も、原則として外国の支配をうけることなく、公海を自由に使用することができる。

公海が、いずれの国の領有に帰せず世界のすべての国に開放されるという公海自由は、沿岸国間の闘争のなかで決定されたものであり、決して内陸国が主体的にこの原則を生みだしたものではない。内陸国は、これまで海洋法の形成には部外者でありかつ傍観者でもあった。内陸国をこのような立場においたのは、第一次大戦以前内陸国の数が少なかったこと、また現在ある内陸国が、西欧諸国の植民地であって、自己の意見を強固に主張するには、あまりにも微力であったことによる。しかし内陸国は、海にまったく関心を示さなかったかというところではない。

内陸国が、海を求めていかにしてアクセスするかその法的手段を求めて努力してきていることは、これまでに著わされた著書や論文のなかに示されている⁽²⁾。この際内陸国の主張の根拠となったのはこの公海自由の原則なのである。第二次大戦後内陸国の数は急増した。その数は概ね三〇数カ国にのぼる。第三次国連海洋法会議でこれら内陸国グループが結束し、沿岸国と対決したことは、人のよく知るところである。この内陸国グループの主張の理論的根拠も

公海自由の原則であった。

公海自由の原則は、内陸国にとってどんな魅力があるのだろうか。公海の自由の原則の魅力は、何んといっても、公海がすべての国に開放されているといった点である。「自然法によって海および海岸は、すべての人に共有である」という二世紀初頭のローマ法学者マルキアヌス (Marcianus) の説に始まり、六世紀中期のユスチニアヌス法典にとりいれられ、その後グロチウスはじめとする諸学者によって発展せしめられたこの考え方は、⁽³⁾海洋独占の時代を経験しながらも、消滅することなく現在の国際法に継承されている。「すべての人に共通である」、「すべての国に開放されている」といういろいろな表現は可能であるが、このことは、海が、いや公海が沿岸国のためのものではなく、海をもたない内陸国のための利用に供せられることを意味している。沿岸国の船舶のみならず、内陸国の船舶の使用にも開放されている。国連海洋法条約第八七条は、公海は、沿岸国であるか、内陸国であるかを問わずすべての国に開放されており、沿岸国の船舶であれまた内陸国の船舶であれ、航行の自由は等しく保障されるとしている。

(1) 公海の範囲であるが、これまでの考え方だと、内水や領海を除いた部分だとされてきた。しかし今日のように排他的経済水域とか群島水域とかといった国家管轄権の及ぶ水域が出現するようになると、内水や領海だけを除いた部分とするわけにはいかなくなる。国連海洋法条約第八六条は、公海の範囲を、いずれの国の排他的経済水域、領海又は内水、もしくはいずれの群島国の群島水域にも含まれない部分としている。

(2) 拙稿「内陸国と海洋―海へ接近する内陸国の権利に関する若干の考察―法学新報 第八十二巻 第一・二・三合併号一頁以下。並びに内陸国の海に対する出入の権利及び通過の自由―国際連合海洋法条約第一〇部の諸規定を中心に―現代経済・社会の歴史と理論中 中央学院大学創立二十周年記念論集 一一八頁以下を参照。

(3) 高林秀雄 領海制度の研究(第二版) 有信堂 九頁。

(二) 内陸国船舶の船籍

それでは、公海の自由が、内陸国の船舶に認められるとして、公海の秩序を確保するための規則が必要となる。公海がいずれの国の領有の対象にならず、各国の船舶の自由に開放されているということは、公海がなんらの法的対象にならず、無秩序のままおかれているということの意味するものではない。いずれの船舶も、いずれかの国の船籍をもつことが必要である。⁽¹⁾ このことは、国籍を付与した国、すなわち船籍国（旗国）が、その船舶に完全な管轄権をもつことを意味する。換言するならば、船籍国は、その国の船舶が他国に対して行なった犯罪や不法行為に対して責任を持たなければならない。⁽²⁾

船籍を付与する条件は、国内法によるが、⁽³⁾ しかし国際法の要求するところは、どんなことがあれ、船籍より生ずる権限や責任は、船籍国が持たねばならないことである。船舶が掲げる旗は、船舶の所属国と同じでなければならない。

国旗の下で航行しない船舶は、明らかに無国籍船である。このような船は、いかなる国からもまた国際機関からも法的保護は与えられない。港への入港は認められないだろうし、また港の使用も認められないだろう。無国籍者は、時として難民の地位が認められる。しかし無国籍船はどのような地位も認められない。このような国旗の機能を考えした場合、内陸国が、海洋で活動する際の船籍問題が生ずる。

内陸国の経済活動が増大するに従って、内陸国は商船を必要とする。そこで問題となるのは、内陸国が海を持たないから自国の船舶に船籍を付与することができないか、ということである。

公海は、すべての国に開放されているといわれながらも、内陸国は、自国の船舶を登録する港をもたないから、自国の船舶に国籍を付与することはできないと考えられていた。少なくとも前世紀まではそうであった。

当時内陸国の国民は、その所有する船に、海を持つ国の国旗をにかけて航行させていた。

この問題は、とくにスイスにおいて議論された。スイス政府は、一八六四年、一八八九年、一八九一年、外国港に存在するスイス商人から、かれらの所有する船に、スイス国旗を掲げうる許可を求められたけれども、それを許さなかった。その理由は、スイス国旗を掲げても、自己の港をもたない関係上多くの点において他国の好意に依存せざるをえないから種々の困難を免れたいというにあった。⁽⁴⁾ また当時の海洋国の見解もこの点積極的ではなく、一八六四年にスイスがこの点に関して一四の海洋国に対して見解を求めたが、このスイスの質問に積極的な回答を寄せた国はなく、ただフランスとプロシヤが、「港をもたない国家は、實際上ほとんど海洋の航行に従事することはなく、また航行の秩序を維持して行くに必要な施設もない」という否定的な解答を送っている。⁽⁵⁾

このように内陸国が船籍国の資格を持たないとする見解の主要な根拠が、自己の港を持たないことから航行と関連して海洋の秩序を維持する義務が果せるかという疑問にあった。たとえばウェストレーキは、現にその国の国籍を付与する国の義務は、もしもその船が、海上で犯した犯罪を処罰しうる国の港に属するものならば、現実的なものでなければならぬ、と述べている。また内陸国の船舶が、内陸国の旗の下で航行することが認められないとする根拠として、商船を効果的にコントロールする海軍を持たないからだという点をあげる者もいる。⁽⁷⁾

このような議論があるけれども、次のような事実がある。一八六四年、スイスが所有する船舶が、スイスの国旗を掲げて、スイス代表団を日本に運んだという歴史的事実である。この時この船の地位は、これまでの慣行に従って取扱われ、船籍について何らの違法性は指摘されなかったのである。⁽⁸⁾

今世紀に入り、沿岸国のなかにも海軍をもたない国があるということが実証されるに及んで、内陸国には、自国の船舶に船籍を付与することができないという不合理性が認識しはじめられた。⁽⁹⁾ 内陸国は、積極的に自国の旗の下で船

船を航行しうる権利を認めさせようと努力するわけであるが、何といつても注目に価いするのは、一九一九年スイスが、パリ平和會議に宛てて出したモロランダムである。そのなかでスイスは、大要次のように述べている。⁽¹⁰⁾

主権の表象として、船舶が国旗を掲げる権利は、あらゆる独立国の基本的権利の一つと考えなければならない。スイスは、列強にこの権利を正式に承認してもらうことに重要な価値を見出している。スイスは、内陸国であるにも拘わらず、世界の貿易に著るしいシェアを持っている。……近代国際法ができて以来、あらゆる国家は、公海において制約されない航行の権利をもつという原則が確立している。……公海上で国の旗を掲げることを拒むことは、衡平や国際法上の権利と一致しない。……疑いもなくスイスは、文書の発信、在外代表との交信については、外国の海洋交易に全く依存しているという不便さを感じている。それにも拘わらず、スイスが、自国の国旗の下で海洋を航行する権利を主張するのは、経済の必要性からである。このような必要性は、スイスの工業のもつ特殊的性格による。内陸市場が狭いこと、また資源に乏しいことからスイスは、全く輸出及び輸入に依存しているのである。

このようなスイスの意見は、他の内陸国の支持を得、そして非内陸国の共感を得て、一九一九年のヴェルサイユ条約第二七三条の規定となった。すなわち、

海岸をもたない同盟および連合国の船舶で、その領域内に位置する一場所で登録した船舶の掲げる国旗を承認する。かかる場所は、船舶の登録港とする。

次いで一九二一年のバルセロナ會議において、海岸を持たない国の船舶で、その領域内の特定の場所に登録されたものの掲げる国旗を承認するという宣言書（無沿岸国の船旗に関する権利を承認する宣言書）が調印された。この宣言書は、沿岸国の船舶もまた内陸国の船舶も、平等を基礎として差別なく公海の自由を享有するという考え方の先がけになったのである。この考え方は、一九五八年の公海に関する条約第四条の規定にとりいれられている。すなわち、

沿岸国であるかどうかを問わず、いずれの国も、自国の旗を掲げる船舶を公海において航行させる権利を有する⁽¹¹⁾。
 国連海洋法条約第九〇条も右条約の線をそのまま踏襲し次のように規定する。

沿岸国であるか内陸国であるかを問わず、いずれの国も、自国の旗を掲げる船舶を公海において航行させる権利を有する⁽¹²⁾。

以上みてきたように自国の旗を掲げる内陸国船舶の航行は権利として実定国際法上確立している。しかも沿岸国のそれと全く平等に認められている。従って内陸国も、沿岸国と等しく海洋法中の公海に関する法の権利・義務関係にたつわけであるが、このような関係にたつことによって何か問題が生じないのか。以下その点について考察をめぐらしてみたい。

- (1) 国連海洋法条約第九一条を参照。
- (2) 国連海洋法条約第九四条を参照。
- (3) わが国の船舶法(明治三二年法四六)第一条では、わが国の船舶たる要件を次のように定めている。
 - 一 日本ノ官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶
 - 二 日本臣民ノ所有ニ属スル船舶
 - 三 日本ニ本店ヲ有スル商社会社ニシテ合名会社ニ在リテハ社員ノ全員、合資会社ニ在リテハ無限責任社員ノ全員、株式会社及ヒ有限会社ニ在リテハ取締役ノ全員カ日本臣民ナルモノノ所有ニ属スル船舶
 - 四 日本ニ主タル事務所ヲ有スル法人ニシテ其ノ代表者ノ全員カ日本臣民ナルモノノ所有ニ属スル船舶
 なお国旗掲揚権については、第二条で次の如く定めている。

日本船舶ニ非サレハ日本ノ国旗ヲ掲クルコトヲ得ス。
- (4) L. Oppenheim-H. Lauterpacht, *International Law*, Vol. I, 8th Ed., p. 592. 田村幸策 国際法 中巻 有斐閣 一〇三頁
 一〇四頁。横田喜三郎 国際法Ⅱ(新版)有斐閣法律学全集56 一三三頁—一三四頁
- (5) Annex 5, Memorandum dated 31 January 1958 by the Swiss Government in United Nations Conference on the

Law of the Sea, Official Records Vol. VII : Fifth Committee (Question of Free Access to the Sea of Land-locked Countries) A/CONF. 13/43 1958 (附録) Official Records Vol. VII) p. 70.

(9) J. Westlake, International Law, Part Part 1, 1910, p. 169.

(10) Appendix 1, Memorandum on the Claim of Switzerland to a Maritime Flag communicated to the President of the Paris Peace Conference in 1919 in Official Records Vol. VII, p. 71.

(11) Ibid, p. 71.

(12) A. M. Sinjela, op. cit., p. 115.

(13) Appendix 1, op. cit., pp. 71—72.

(14) この点については横田喜三郎「海の国際法 上巻 有斐閣 三二二頁を参照」。

(15) ただし一九五八年の公海に関する条約第四条では、「沿岸国であるかどうかを問わず」(Every state, whether coastal or not)とあった。この文言は、そのまゝの形で一九七五年の非公式単一交渉草案第二部(A/CONF. 62/WP. 8/Part II)の第七六条にとり入れられた。一九七六年に出された改訂単一交渉草案第二部(A/CONF. 62/Rev. 1/Part II)の第七八条では、文言に変更を加え、「沿岸国であるか内陸国であるかを問わず」(Every state, whether coastal or landlocked)とした。それがそのまま国連海洋法条約第九〇条の規定となっている。

もともと第一次海洋法会議に提出されたスイス提案(A/CONF. 13/C. 5/L. 15, Official Records, Vol. VII, p. 83)では、Every state, whether coastal or landlocked であつた。

第三次海洋法会議第二期(カラカス会期)で、スイス代表は、非沿岸国とか内陸国とかといった概念は、相対的なものだといふ。同代表は、海をもつていても、海岸線が狭かったりしている地理的不利国があるからであるという。同代表は、つづけて、厳密な意味で、無沿岸国は、自国の旗の下で自国船舶を公海上航行させるための死活的権利を保護せねばならなかった。この権利は、一九二一年のパロセロナ宣言や一九五八年の公海に関する条約のなかで確立している。この権利は、新条約のなかでも再認識されねばならぬ」と述べた。Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Vol. 1, p. 143.

なお次節の無害通航についてもほぼ同じ経過をたどっている。

三 公海以外の水域における内陸国船舶の航行

(一) 沿岸国領海内における無害通航

内陸国船舶の航行から生ずる問題点を探る前に、まず無害通航と関連して考えてみたい。

無害通航と関連して浮かびあがってくるのは領海である。領海とは、沿岸（内水たる湾や内海、港、河川があるときには、その入口に引いた線）から一定範囲の海帯をいう。⁽¹⁾ 領海幅を一体どこから測るかという基線が問題になるが、普通一般に沿岸国が公認する大縮尺海図に記載されている海岸の低潮線とされ（国連海洋法条約第五条）、場合によっては直線基線が認められる。つまり海岸線が著しく曲折しているか又は海岸に沿って至近距離に一連の島がある場合、適当な地点を結ぶ直線基線の方法が用いられる（同条約第七条）。

次は領海の幅であるが、これまで国家間の利害が錯綜し永い間決定をみなかったが、国連海洋法条約では、基線から測定して一二海里をこえない範囲で決められることになっている（同条約第三条）。

この領海は、沿岸国の領域であって、沿岸国の主権が及んでいる水域である。この主権は、領海の上空並びに領海の海底及びその地下に及ぶ（同条約第二条）。

このような沿岸国の排他的統治が及ぶ領海には、国際社会の全体的利益から一つの制限が課せられている。それは、自国に害を及ぼさない限り外国船舶に無害通航権を認めなければならないという義務である。領海は、内水とはちがって、国際交通の要路となっている公海に直接接触しており、もし沿岸国の許可なしに、そこを外国船舶が航行できないことになると、海上交通は、著しく不便なものになり、国際商業活動は、停滞してしまうおそれがある。無

害通航の概念は、沿岸国の領海に対する権限と普遍的な性格を有する公海自由との妥協の産物なのである。

さてこの無害通航権が内陸国の船舶に認められているのか。前述の如く、かつては、内陸国は、自国の船舶に国籍を付与することができないと考えられていたから、この権利はないものとされていた。しかし内陸国でも、国籍を与え、国旗を掲げることが認められるようになると、当然に内陸国の船舶にも無害通航の権利が認められなければならない。内陸国にとって沿岸国領海の通過やまた特に自国の船舶が出入する港への航行は特に重要である。内陸国は、無害通航の制度は、公海自由の原則の延長線上にあるとして沿岸国と全く平等にこの権利があると主張してきた。

たとえば、第一次海洋法会議直前に開かれた内陸国の予備会議が採択した七つの原則⁽²⁾（海洋法会議の一般討論に付すために採択）では、内陸国が、沿岸国と平等の立場で、その国旗を船舶に掲げさせる権利をもつこととならんで、「内陸国の国旗を掲げる船舶が、公海、領海、内水で、沿岸国と同じ制度に服すること」が入れられている。

前出のスイス提案も、「沿岸国であるかまた内陸国であるかを問わず、すべての国の船舶は、領海において無害通航の権利を有する」、としている。このスイス提案は、採択されるが、一九五八年の領海及び接続水域に関する条約第一四条中「沿岸国であるかどうかを問わず」(ships of all states, whether coastal or not) という文言はこの提案に基いていれたものである⁽³⁾。

内陸国船舶の無害通航については、その後だされた国際文書のなかにあらわれている。

まず内陸国の基本的権利をうたっている一九六五年の内陸国の通過貿易に関する条約では、八つの基本原則中の一つとして、内陸国の国旗を掲げる船舶が、領域国以外の沿岸国の旗を掲げる船舶が享有すると同様の権利と待遇を領海や内水において享有することを示している（第二原則）⁽⁴⁾。

この考え方は、一九七三年国連海底平和利用委員会に提出された内陸国七カ国提案⁽⁵⁾第四条二項の規定となつてあらわれる。すなわち、内陸国の国旗を掲げる船舶は、領海及び内水で、沿岸国の旗を掲げる船舶が享有すると同様の権利を有しかつ平等の待遇を享有する。また第三次国連海洋法会議にのぞむにあつて、内陸国及び地理的不利国グループの基本姿勢を定めるために一九七四年にウガンダのカンパラで開かれた内陸国及び地理的不利国の会議で⁽⁶⁾された宣言(カンパラ宣言)もこの権利の重要性を認めている。

第三次国連海洋法会議第二会期に、内陸国・地理的不利国⁽⁷⁾七カ国提案も前出国連海底平和利用委員会提出の内陸国七カ国提案第四条二項の文言を引用し、その重要性を強調している。

第三次国連海洋法会議第二会期終了後これまでの各国提案の動向をまとめた主要傾向(Main Trends)⁽⁸⁾ 第二四条(すべての船舶に適用されるルール)では、A方式・B方式の二つが、オータナティブの形でまとめられているが、両方式共に一九五八年の領海条約第一四条一項の規定を踏襲し、基本的には同じである。

その後だされた非公式単一交渉草案(第二部)第一四条は、右の領海条約と同一の文言を用いていたが、一九七六年の改訂単一交渉草案(第二部)第一四条では、「沿岸国であるかどうかを問わず(Every state, whether coastal or not)」とあったのを「沿岸国であるか内陸国であるかを問わず(Every state, whether coastal or landlocked)」に改め、それが、一九七七年の非公式統合交渉草案第一七条の規定になり、その規定が、そのまま国連海洋法条約第一七条の規定となった。前注⁽²⁾で述べたと同じ変更である。

これまで内陸国の旗を掲げる船舶の無害通航の権利が国連海洋法条約に規定されるに至った過程をみてきたわけであるが、このような内陸国の要求に対して沿岸国からの積極的な反対はなく決まったのである。以上の点からみて沿岸国であるか内陸国であるかを問わず、すべての国の船舶が領海において無害通航の権利があることは、一般国際法

上の法規として確立しているとみてよい。国連海洋法条約第一七条の規定は、それを確認しているといつてよいであろう。

さて内陸国の旗を掲げる船舶の沿岸国領海における無害通航が認められるとして、内陸国としては、それにとまってこれに関する国際法規に従わなくてはならない。これについては、内陸国に異論のないところである。⁽⁹⁾

国連海洋法条約第一九条は、有害・無害の判定基準として次の一二の項目をあげ、これらいずれの行為に従事する場合には、沿岸国の平和、秩序又は安全を害するものとしている。

- (a) 沿岸国の主権、領土保全もしくは政治的独立に対する、または他のいかなる方法であれ国際連合憲章に規定される国際法の諸原則に違反する武力による威嚇または武力の行使
- (b) あらゆる種類の武器による演習または訓練
- (c) 沿岸国の防衛又は安全を害する情報収集を目的とする行為
- (d) 沿岸国の防衛又は安全に影響を及ぼすことを目的とする宣伝行為
- (e) 航空機の船上発着又はその搬入
- (f) 軍用機の船上発着又はその搬入
- (g) 沿岸国の通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の規則に違反する商品、通貨、又は人の積み込み又は積卸し
- (h) この条約に違反する意図的かつ重大な汚染行為
- (i) 漁業活動
- (j) 調査又は測量活動の実施

- (k) 沿岸国の通信網又はその他の施設若しくは装置を妨害することを目的とする行為
 (l) 通航に直接関係を有しないその他の活動

この基準について内陸国の反論はみあたらない。

また国連海洋法条約に規定する沿岸国の保護権（第二五条）沿岸国の法令制定権（第二一条）領海における通航路及び分離通航方式（第二二条）等に関する諸法規も沿岸国と同様に適用される。

無害通航に関しては、内陸国、沿岸国共に平等に取扱われているといつてよいだろう。

(1) 田畑茂二郎 国際法講義 上（新版）有信堂 一五一頁。

(2) この七つの原則とは、内陸国の海洋へ自由に出入する権利は、公海自由の原則から生ずること、第二原則、内陸国は、沿岸国と平等の立場で、船舶にその国の国旗を掲げる権利があること。第三原則は、内陸国の国旗を掲げる船舶は、公海、領海、内水で、沿岸国と同じ制度を享有すること。第四原則、港への出入、港とその施設の利用について、最恵国待遇をうけること、第五原則、海洋へ出入する人や物資の輸送は、現行の特別の協定に従うことを条件に自由に認められること、第六原則、通過国は、その正当な利益を害されないために、必要な措置をとる権利のあること。第七原則、内陸国の海への出入の自由を支配する原則を法典化した協定は、それより不利な制度が設けられないことを条件に、現存の条約を廃止したり、将来において条約を結ぶことを妨げないこと。

(3) 横田喜三郎 前掲 海の国際法 一七四頁—一七五頁。

(4) 第一原則、内陸国の海への出入の権利を認めることは、国際貿易の拡大及び経済の発展のための基本原則である。第二原則、領海及び内水において内陸国の国旗を掲げる船舶は、領域国以外の沿岸国の旗を掲げる船舶が享有すると同様の権利と待遇を享有せねばならないこと、第三原則、沿岸国と平等な条件で海洋の自由を享有するために、無沿岸国は、海へ自由にアクセスしなければならない。このために、海と無沿岸国との間に位置する国は、協定及び現行の国際条約に基づいて、内陸国の国旗を掲げる船舶に対して、海港へのアクセス及び海港の使用について、自国船舶又は他国の船舶に与えると同じ待遇を与えなければ

ならない。第四原則、内陸国の経済発展を完全に促進するために、全ての国は、内陸国に対して、相互主義を基礎として、すべての事情の下でまたあらゆる種類の物資に対して、地域もしくは国際貿易に自由にアクセスするよう、自由及び無制約な通過を与えなくてはならない。通過中の物資は、関税に従わない。通過中の輸送手段は、通過国の輸送手段の利用に対して課せられるよりも高い租税又は課徴金を課せられない。第五原則、通過国は、自国の領域に対する完全な主権を維持するため、自由及び無制約な通過の権利の行使が正当な利益を侵害しないことを確保するために、あらゆる必要な措置をとる権利を有する。第六原則、異なる地理的な地域において内陸国の貿易及び発展という特殊な問題を解決するよう普遍的なアプローチを發展させるために、この点に関して地域的又は国際協定の締結をすべての国家は助長しなければならない。第七原則、内陸国の特殊な地理的位置にかんがみて内陸国に与えられた便宜及び特殊な権利は、最惠国条項の適用から除外される。第八原則、内陸国の海へ自由に入出入する権利を支配する諸原則は、この問題について、二もしくはそれ以上の当事国間で合意された協定を損うものではなく、また将来においてかかる協定を締結するにあつての障害になつてはならない。ただし、かかる協定が、右に述べた諸規定より不利な制度をつくるとか、又はこれら諸規定に反するような場合はこの限りではない。

- (5) A/AC.138/93.
- (6) A/CONF.62/23, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Vol. III, p.3.
- (7) A/CONF.62/C.2/L.29, Ibid., p.206.
- (8) A/CONF.62/C.2/WP.1.
- (9) A.M. Sinjela, op. cit., pp.126—121.

(二) 排他的経済水域及び群島水域内における航行

歴史をふり返ってみると、これまでの海洋法の制度は、公海と領海の二つの柱によって支えられて来た。少なくとも第三次国連海洋法会議が開催される前まではそうであった。ところが、自国の管轄権を公海に伸張する国が増えはじめ、第三次国連海洋法会議では、そのような国が多くを占めるに至った。その結果国連海洋法条約では、前にみた如く、領海幅は、十二カイリを越えない範囲で決定されるべきこととなり、更にこれまでにない二つの国家管轄水域

が認められている。一つは、排他的経済水域であり、他は、群島水域である。

さて、前にみた如く、内陸国船舶に沿岸国領海内での無害通航が、沿岸国と等しく認められることになっているが、さて、排他的経済水域内や群島水域内の航行はどうなっているのだろうか。

(i) 排他的経済水域における航行

排他的経済水域とは、領海をこえてそれに隣接して設定される水域であって、国連海洋法条約第五六条一項によると、領海の幅を測る基線から二〇〇カイリをこえない範囲で設けられる。国連海洋法条約は、排他的経済水域において、沿岸国は、次の権利をもつとしている。

(a) 海底と地下及び上部水域の生物と非生物とを問わず、天然資源を探索、開発し、保存及び管理するため、並びに海水、潮流及び風からのエネルギーの生産のような、その水域の経済的開発及び探査のための他の活動に関する主権的権利

(b) 次の事項に関して海洋法条約の関連規定で定める管轄権

(i) 人工島、施設及び構築物の設置及び利用

(ii) 海洋科学調査

(iii) 海洋環境の保護及び保全

(c) 海洋法条約で規定するその他の権利及び義務⁽¹⁾

排他的経済水域で沿岸国は、右に述べた権利をもつことになるが、このことによって同水域内の船舶の航行はどのような影響をうけるのか。

国連海洋法条約第五八条は、「排他的経済水域において、沿岸国であるか内陸国であるかを問わず、すべての国は、

この条約の関連規定に従って、第八七条に定められた航行及び上空飛行の自由並びに海底電線及びパイプラインの敷設の自由、また、これらの自由に関連し、また、この条約の他の規定に合致する国際的に合法的なその他の海洋の使用の自由（船舶航空機の運航並びに海底電線及び海底パイプラインの運用に付随する自由を含む。）を有する⁽²⁾と規定している。

第八七条は、公海の自由に関する規定であるが、その第一項に列挙されている六項目中(a)、(b)、(c)が公海自由と同質の自由として排他的経済水域において認められている。航行の自由も無論そのうちの一つである。

- (1) 内陸国が排他的経済水域に対して示した関心は生物資源へのアクセスであって、その水域内における船舶の航行については目立った動きを示さなかった。この点については、小田滋 注解国連海洋法条約 上巻 有斐閣 二二二頁—二三〇頁並びに拙稿 内陸国と海洋—内陸国の排他的経済水域における漁業—法学新報 第八十七巻 第五・六号合併号 一頁以下を参照。
- (2) 排他的経済水域内で沿岸国であるか内陸国であるか (All states, whether coastal or landlocked) を問はずという文言は、非公式単一交渉草案 第四一条に規定されて以来その後出された諸草案の規定が修正されたにも拘はらず、削除されることなく、第五八条の規定のなかにとり入れられている。第五八条の成立過程については、小田 前掲書 一九三頁—一九五頁を参照。

(ii) 群島水域内における航行

次は、群島水域内での航行である。国が、多くの島で構成されている場合、群島全体を一つの単位とみなして、群島国家とし、そして島々の外側を結ぶ直線の内側を内水とし、その線の外側を領海とする考え方は、一九二〇年頃からはじまるといわれている⁽¹⁾。この群島問題は、一九二八年の国際法学会のストックホルム会議、一九三〇年のハーグの国際法典編纂会議、また一九五八年の第一次国連海洋会議でも論議されたが問題にされなかった。

この考え方をまとめた形でうちだしたのは、一九五七年のインドネシアの宣言であるといわれている。この宣言で、インドネシアは、自国の領海を一二カイリに拡大すると同時に、その領海を測る基線を、島嶼の外側を結ぶ直線

とした。⁽²⁾ この考え方は、インドネシアが一九六〇年にだした「インドネシアの水域に関する緊急政令第四号において発展させられている。⁽³⁾ 一九六一年フィリッピンも共和国法律第三〇四六号で自らを群島国家であると宣言している。⁽⁴⁾

前者インドネシアは、一三、〇〇〇余の島嶼の最も外縁の点を結ぶ直線でできる多辺形の内側をことごとく内水とし、その外側に一二カイリの領海を設定している。フィリッピンの場合は、内水についてはインドネシアと同じ考えだが、領海については、かつてアメリカがスペインから譲受した時の条約に規定された緯度、経度をそのまま領海の範囲としているので、北側にあつては、陸岸から東は約二八〇カイリ、西は、約二三〇カイリの沖合まで達している。⁽⁵⁾

こうなると、船舶の航行に重大な支障をきたすことは明らかである。とくに問題になるのは内水となる部分である。内水というのは本来沿岸国が陸地領土に対すると同じ領域権が及び、外国船舶は、原則として、沿岸国の同意なしに無断で入ることが許されない水域である。領海における無害通行権は、ここでは認められない。先にふれた一九六〇年のインドネシアの水域に関する緊急政令第四号が「領海における外国船舶の無害通航との相違は、内水における外国船舶に対する無害通航が、インドネシア自らの意思に基づいて与える便宜であるのに反し、領海における外国船舶の無害通航は、国際法上認められる権利である」といっているのは、このことをよくあらはしている。

第三次国連海洋法会議では、群島国の意見を無視するわけにはいかなくなり、群島の考え方を頭から否定するというのではなく、むしろ妥協の形でまとめようという空気が強く、国連海洋法条約第四部に群島国⁽⁶⁾という形でとり入れられることになった。

それでは国連海洋法条約では、群島基線と群島水域についてどう規定しているか。群島基線については、(1)群島の最も外側の島又は干礁の最も外側の地点を結ぶ直線群島基線を引くことができるが、この基線内は、海の面積と陸の

面積（環礁を含む）との比率が一对一と九対一との間となるようなものでなければならぬこと、(2)この基線の長さは、一〇〇カイリをこえてはならないこと、ただし、群島を囲む基線の総数の三パーセントまでは、その最大の長さを一二五カイリとすることができる、(3)この基線は、群島の一般的形状から著しく離れて引いてはならない。群島水域は、この群島基線によって囲まれた水域をいうわけであるが、厳密にいうならば、国連海洋法条約第五〇条では、群島国は、別に群島水域において、河川や湾、港などの内水の境界画定のための閉鎖線を引くことができるとあるから、群島基線の内側と内水の境界画定のための閉鎖線の間が群島水域ということになる。群島国の主権が、この群島水域のほか、その上空ならびにその海床および地下、さらにそこに含まれる資源にも及ぶ（第四九条）。

群島水域の性格は、右に概観したとおりであるが、一体このような群島水域に対して内陸国は、どう対応してきたか。群島水域に関する内陸国の提案はない。それは何故か、現在内陸国の所在する地理的位置かみて、群島水域の問題は、内陸国の興味の対象外であったのか、内陸国の船舶に自国の国旗を掲げて公海を航行する権利や沿岸国の領海の無害通航権が保障されれば、自然に群島水域内の航行も保障されると考えたのか、それとも群島水域問題を取りあげる余裕がなかったのか、現段階で入手しうる資料からは明らかではない。

いずれにしても国連海洋法条約では、すべての国の船舶は、群島水域内において無害通航権が認められている（第五二条）。またすべての船舶は、群島国が設ける群島航路帯を通航する権利を有している（第五三条）⁽⁷⁾。これらに関連する条文の書きだしは、単にすべての国の船舶とかすべての船舶となっており、「沿岸国であるか内陸国であるかを問わず」となっていないが、それがないからといって内陸国の船舶が排除されているということとはできない⁽⁸⁾。

(1) 高梨正夫 新海洋法概説—海洋をめぐる国際法— 成山堂書店 一一二頁。

(2) M. M. Whiteman, Digest of International Law Vol. 4, p. 149.

- (3) 高梨 前掲書 一二二頁。
- (4) United Nations Legislative Series, National Legislation and Treaties Relating to the Territorial Sea, the Contiguous Zone, the Continental Shelf, the High Seas and to Fishing and conservation of the Living Resources of the Sea, ST/LEG/SER. B/15, April, 1970, p. 105—106.
- (5) 高梨 前掲書 一二二頁。
- (6) 小田 前掲書 一五八頁以下を参照。
- (7) 群島航路帯通航権については、小田 前掲書 一七三頁以下の第五三条についてのコメントを参照。
- (8) 小田国際司法裁判所判事は、第五二条に「沿岸国であるか内陸国であるかを問わず」が欠けていることに特別の意味はないであろう、と述べておられる。小田 前掲書 一七二頁。

(三) 国際海峡における航行

最後に述べておかなくてはならないことは、国際海峡における通航である。国際海峡とは、自然の海峡であって公海と公海とを結ぶ海上交通の要路であって、各国の船舶がここを通航するのに支障を感じることなく、また沿岸国も通航を妨げるべきではないと考えられている海峡である。⁽¹⁾ この海峡にあって、公海部分があつた場合には公海自由の原則が適用され、領海部分には無害通航が適用されてきた。内陸国の船舶にも自国の旗を掲げて航行することが認められて以来、右の形での海峡通過は認められてきた。

ところが、領海幅が一二カイリに拡大されるようになると、かなり多くの国際海峡は、これまでその一部分が公海とされ、各国の自由な航行が認められていたところが、沿岸国の領海に含まれることになり、海峡沿岸国による規制の可能性が強まってきた。こうなると、国際海峡を利用する海軍国や海運国の行動の自由は大きく制約されることになる。たとえば、国際海峡上空を航空機が自由に飛行できなくなるし、また隠密行動を必要とする潜水艦の潜水による海峡通航も認められなくなる。これに一番神経を使ったのが米ソ軍事大国であつた。国連海洋法条約ができる過程

をふり返ってみると、まさに米ソ両軍事大国と海峡沿岸国とのほげしい対立があった。海峡沿岸国や非海峡沿岸国による多くの提案がなされた。⁽²⁾これについての内陸国側からの単独提案はない。⁽³⁾

このような対立を背景にできたのが国連海洋法条約第三部の「国際航行に使用される海峡」の諸規定である。ここでは、外国船舶や航空機に対して、無害通航とは異なる「通過通航」の制度を新たに認めている。通過通航とは、公海または排他的経済水域の一部と公海または排他的経済水域の他の部分との間にあって、国際航行に使用される海峡に適用される(第三七条)ものであって、この海峡を継続的かつ迅速な通過のために、航行及び上空飛行の自由を行く使用するものとされている(第三八条二項)。軍艦を含むすべての船舶ならびに軍用機を含むすべての航空機にこの通過通航権が認められる。従って無害通航権とはちがって、航空機の上空飛行も認められ、かつ潜水艦も浮上せず通航することができらる。

この通過通航の制度は、米ソの強い主張によって入れられたものであるが、それでは、内陸国の船舶に対してこの通過通航は、どう作用してくるのであろうか。国連海洋法条約のこの部の規定をみた限りにおいては、内陸国の船舶、航空機を特に排除する規定はみあたらない。「すべての船舶、航空機は」という第三八条一項の文言は、「軍艦と軍用機」もこれにふくまれると同時に、「すべての国の船舶、航空機は、沿岸国であるか内陸国であるかを問わず」と解せられる。もしそうでないと、内陸国の船舶に国籍を認め公海上での航行の自由を認めたり、また領海における無害通航を認めたりする意味がなくなってしまう。通過通航の制度は、軍艦及び軍用機の航行の確保が主たる関心事となつて作られた制度とはいえ、究極の目的は、何んといつても国際要路における交通の確保にあるのであるから、航行に関して沿岸国と同じ扱いを認められている内陸国船舶に当然通過通航権があつてしかるべきである。

なお、内陸国船舶は、沿岸国船舶と同じように通過通航にともなつて発生する義務を遵守しなければならないこと

は当然である。⁽⁴⁾

また国際航行に使用される海峡でも公海又は排他的経済水域の一部分と外国の領海との間の海峡や海峡が海峡沿岸国の島とその本土によって形成されている場合に、もし航行上又は水路学上の特質に関して同様な便宜のある公海航路又は排他的経済水域を通る航路がその島の沖側に存在するときには、通過通航は認められず(第四五条)、無害通航が認められるが、内陸国船舶にも当然この無害通航が認められる。

(1) ただし瀬戸内海のように公海から公海へ航行するために一国の領域の二つ以上の海峡を通らなければならないものは、その国の内水であるから国際海峡ではない。黒海と地中海の間にあるダータネルス、ボスボラス両海峡も、その間にマルモラ海というトルコの内海を含むから国際海峡ではない。

(2) これについては、小田、前掲書 一三五頁以下を参照。

(3) 単独提案はないけれども内陸国が、共同提案国の一になっているものもある。たとえば、ブルガリア、チェコスロバキア、東ドイツ、ポーランド、ウクライナ、ソ連の東欧六カ国の「国際航行に使用される海峡に関する提案(第三次国連海洋法会議第二会期(カラカス会期)提出、A/CONF.62/C.2/L.11)」がある。この提案のなかで、国際海峡における通行の自由が強調されている。

(4) 通過通航権を行使している間、すべての船舶及び航空機は、

(a) 海峡又はその上空を遅滞なく進行しなければならない。

(b) 海峡に接する国の主権、領土保全もしくは政治的独立に対して、あるいは国際連合憲章に規定される国際法の諸原則に違反する他のいかなる方法でも、武力による威嚇又は武力の使用を慎まなければならない。

(c) 不可抗力又は遭難によって必要とされる場合を除いて、通常の方法での継続的かつ迅速な通過に付随するもの以外のいかなる活動も慎まなければならない。海洋法条約のこの部の関連規定に従はなければならない、

さらに船舶については、

(a) 国際海上衝突予防規則を含む海上の安全のための一般的に受諾された国際的規則、手続及び慣行に従はなければならない。

(b) 船舶からの汚染の防止、減少及び規則のための一般的に受諾された国際的規則、手続及び慣行に従わなければならない。

さらに航空機については、

(a) 国際民間航空機関によって制定された民間航空機に適用される航空規則を遵守しなければならない。国の航空機は、通常かかる安全措置に従い、かつ、常に航空の安全に対して正当な関心を払って運航する。

(b) 国際的に指定された権限ある航空管制当局によって選定された無線周波数又は適当な国際避難無線周波数を常に聴取しなければならない(第三九条)。

海峡を通過通航中の外国船舶は、海峡沿岸国の事前の許可なしに、いかなる調査活動若しくは測量活動を行なってはならない(第四〇条)。

これに対して海峡沿岸国の義務としては、通過通航を妨害してはならず、またその海峡内の航行又はその上空の飛行に対する危険で、自国が知っているものを適当に公表しなければならない。また海峡沿岸国は、通過通航を停止してはならない(第四四条)。

海峡沿岸国は、船舶の安全な航行を促進するために必要な場合は、海峡における航行のために、航路を指定し、航行分離方式を設定することが認められている(第四一条)。

海峡沿岸国は、通過通航に関する法令を制定する権利を認められているが、かかる法令は、外国船舶の間で形式上又は事実上差別してはならない(第四二条)。

四 後に残る問題——むすびにかえて

(一) 港の利用から発生する問題

このように内陸国船舶が、自国の旗を掲げて海洋を航行することが、沿岸国の船舶と平等に認められているが、しかしこの航行にもなって内陸国にとって大きな障害がある。それは内陸国には海港がないといった点である。海洋活動を行なうためには海港が必要であるが、内陸国には海港がないから、必然的に沿岸国の海港にたよらざるを得ない。沿岸国の海港で沿岸国の船舶と平等の待遇を受けねばならないことは、内陸国がこれまで主張してきたところで

ある。

海港の使用の自由については、すでに一九二三年にジュネーヴで海港の国際制度に関する条約及規程が締結されている。この規定の第二条で、船舶等の平等待遇が規定されているが、この規定は、内陸国にも適用がある。しかしこの条約及規程は一般的であった。

一九五八年の第一次国連海洋法会議でもこの問題が重要問題としてとりあげられ、前に述べた予備會議が採用した七原則中の第四原則としてとり入れられた。つまり港への出入とその施設の利用について最恵国待遇をうけることである。

一九五八年の公海に開する条約では、無沿岸国の旗を掲げる船舶に対し、海港への出入及びその使用に関して、自国の船舶又は、第三国の船舶に与えている待遇と同等の待遇を許与するものとする(第三条一項(b))としている。なお同条約は、海洋と無沿岸国との間にある国は、自国及び無沿岸国が、まだ現行の国際条約の当事国でない場合には、無沿岸国との合意により、……港における同等の待遇に開連するすべての問題を解決するものとする(同条二項)と規定する。⁽¹⁾

一九六五年の内陸国の通過貿易に関する条約でも、内陸国の国旗を掲げる船舶に対して、海港の使用について、自国船舶又は他国の船舶に与えると同じ待遇を与えなければならないとしている(第三原則)。

第三次国連海洋法会議に先立って開られた海底平和利用委員会に提出された一九七三年のボリヴィア提案では、「内陸国の旗を掲げる船舶は、海港の出入について自国の船舶または第三国の船舶と同じ待遇がなされなければならないこと、また海港や施設や設備の利用についても同じ条件によると書かれていた。⁽²⁾ また同年海底平和利用委員会に提出された内陸国七カ国提案も内陸国の船舶が海港において最恵国待遇、海港出入に関しては、沿岸国よりも不利で

ない態遇をうけることを規定していた。⁽³⁾

第三次海洋法会議第二会期（カラカス会期）に内陸国一七カ国が提出した案⁽⁴⁾（一九七四年七月三〇日提出）も、前の内陸七カ国案と同様最恵国待遇をうたっている。同会期に提出された、ポリビア・パラガイの共同提案も、⁽⁵⁾海港の出入や海港における施設や設備の利用について内陸国の船舶が、沿岸国と同じ待遇が与えられるべきことが要求されていた。

しかし国連海洋法条約では、内陸国の旗を掲げる船舶は、海港において、他の外国船舶に与えられるものと等しい待遇を享有する（第三二条）となっている。

これは、公海に関する条約第三条の規定が、自国の船舶（沿岸国＝筆者注）又は、第三国の船舶に与えている待遇と同等の待遇を許与するものとあったのと比較するとかなりのへだたりがある。内陸国が問題にしているのは、第三国の海港における待遇よりも、海への出入れの権利及び通過の自由と関連して、通過国における海港での待遇なのである。

シンジラは、この点について大要次のように述べている。

世界の国々は、内陸国の船舶に自国の国旗を掲げる権利を認めただけども、これを実際に実現していくことが重要である。沿岸国のなかには、内陸国に船舶に対して、内陸国の地理的な不利益性を知っていて海港で優先待遇を与えることなく、かえてドック入りの際に差別をしたり、また邪魔をしたりしかねない。

更に内陸国は、自由地帯（Free Zone）内部での船舶の活動を規律するために必要な人員を配備せねばならない。このような係官は、船舶の世話をし、またその船舶が、安全規準に適合しているかを監視せねばならない。このような係官は、船の動きに関連した機能を遂行し、船のスケジュールやいろいろな苦情を処理していかななくてはなら

ない。このような事情を認識することは、海洋の自由を享有しようと努力している内陸国が当面している問題をやらげることになる。⁽⁶⁾

通過国の海港における待遇問題は、通過国領域内の通行問題と海洋の自由とを連結する内陸国の死活問題なのである。

- (1) この条文の成立の背景については、横田喜三郎 前掲 海の国際法 三〇九頁を参照。
- (2) A/AC. 138/92.
- (3) A/AC. 138/93.
- (4) A/CONF. 62/C. 2/L. 29.
- (5) A/CONF. 62/C. 2/L. 76.
- (6) A. M. Sinjela, op. cit., pp. 117—118.

なお内陸国船舶それ自体を扱っていないが、ケニアとタンザニアにある港における内陸国の貨物の取扱については、B. S. Hoyle, *Seaports and Development, the Experience of Kenya and Tanzania*, 1983 一二八頁以下に詳しく書かれている。これによると、ダル・エス・サラーム (Dar es Salaam) の港では、内陸国貨物は、優先的取扱をうけているとある。

(二) 船籍をめぐる問題

さて次に船籍と関連しての問題である。前にも述べた如く、いずれの船舶も、いずれかの国籍をもつことが必要である。それによって船舶は、その船舶国の管轄権に服する。公海を航行する船舶内には船籍国の法令が適用される。旗国は、公海上で船舶に管轄権をもつが、いずれの国も、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使しなければならない(国連海洋法条約第九四条一項)。これは、航行を維持するために是非必要なことであって、船舶の性能や船員の資格あるいは労務管理について、船籍国は十分に熟知し、そして監督せねばならない。国連海洋法

条約第九四条三項は、旗国が、船舶の構造、設備及び堪航性、船舶への配乗、労働条件や乗組員の訓練、信号の使用や通信の維及び衝突の防止に関して、海上における安全を確保するために必要な措置をとるべきことを定めている。

内陸国にも船籍を付与する資格がある以上右に定められた義務を履行しなければならなくなる。もしそうでないと、現在問題視されている便宜置籍船と同じことになってしまうであろう。現在海洋において稼働している内陸国の船舶は少ない、しかし内陸国の海洋活動が活発になるにつれてこのことは現実問題となってくるであろう。